SEÑOR PRESIDENTE.- Está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 7 minutos.)

- La Comisión tiene mucho gusto en recibir a la delegación de UNTMRA-PIT-CNT que nos visita. Como Presidente aclaro que no se encuentra la totalidad de sus miembros porque varios señores Senadores se encuentran trabajando en otras Comisiones. De todos modos, como no queríamos hacerlos esperar decidimos recibirlos junto con la señora Senadora Arismendi. Además, advierto que en estas audiencias escuchamos los planteos que se formulan, los que luego llegan a conocimiento de todos los miembros de la Comisión a través de la versión taquigráfica, y finalmente se discuten en otra reunión.

SEÑOR CHAVEZ.- Queremos agradecer el hecho de que nos hayan recibido una vez más, tal como ha sucedido otras veces que también hemos solicitado concurrir a esta Comisión, así como cuando hemos pedido entrevistas en forma personal con los diferentes señores Legisladores.

Hoy hemos venido a comentar lo que sucede con la empresa Oferol. Queremos recordarles, en una historia un poco breve, que dicha firma nació en 1996 luego del cierre de Sevel, que producía automóviles Fiat. El capital de esta empresa estuvo integrado en un 51% por el señor Jorge Soler, en un 20% por el grupo francés, en otro 20% por grupos brasileños y el restante 9% pertenecía al señor Güelfi. Cabe destacar que en todos estos años hemos mantenido una buena relación con la empresa. Como ustedes saben, se fabricaban coches Citroën -aunque en determinado momento también se fabricaron automóviles Peugeot- que eran exportados a Argentina y Brasil. En el 2002 Citroën PSA de Francia decide no continuar en el Uruguay; por lo tanto, Oferol pierde la producción de estos vehículos. A su vez, ese modelo que se fabricaba aquí era un fin de serie, lo que de alguna manera le facilitó las cosas a PSA. También se ensamblaban camionetas Ssang Yong, coreanas, con mecánica Mercedes Benz, que iban a ser cambiadas por otras marca Ford. Asimismo, estaba el proyecto Lada que es conocido por la mayoría de la gente dado que en su momento el señor Vicepresidente de la República estuvo con los directores de la empresa en Rusia gestionando su participación.

En diciembre de 2002 recibimos una comunicación de la empresa-todo el personal estaba de licencia- en la que se nos decía que la firma iba a cambiar de nombre y que Oferol dejaba de funcionar como tal y comenzaría sus actividades Vinder S.A.. También se nos informaba que todos aquellos empleados que no quisieran pertenecer a esta nueva empresa podían solicitar el despido. Aún estando de licencia realizamos muchas gestiones para que la mayoría de los trabajadores estuviera enterada de esta situación y apostando al trabajo, como hemos hecho siempre, más del 99% decidimos aceptar la oferta y pasar a trabajar para Vinder S.A.. Esto sucedió el 27 de diciembre. Posteriormente, el 9 de enero -nosotros ya habíamos coordinado una reunión para esa fecha- se nos comunica que Vinder S.A. no había tenido éxito en su gestión y en consecuencia había muerto al nacer. En virtud de ello, la empresa decidió despedir a todos los trabajadores. Ante esa situación irreversible -porque así se nos transmitió- decidimos generar una mesa de diálogo tripartita a nivel del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Debo confesar que esta Cartera cumplió una buena gestión en lo que hace a la defensa de los intereses de los trabajadores y en tal sentido logró que parte de los directivos de la empresa -dicho esto entre comillas porque en realidad ya no existía- acepten firmar un acta en la que se comprometen a retomar a los trabajadores despedidos en la medida en que una futura nueva empresa comience a funcionar. En ese mismo documento, a solicitud nuestra, se logra que ante la Junta Nacional de Empleo se gestionen cursos para los trabajadores relacionados con la nueva tarea que vaya a desempeñar la empresa.

Esos cursos serían para continuar con el blindaje. De todos modos, lo que la empresa decida que es conveniente para ella, los trabajadores lo van a hacer.

En el año 2000, a través de un convenio entre la Unión de Trabajadores del Metal y Ramas Afines (UNTMRA) y la Universidad de la República, se llevaron a cabo cursos de introducción a las normas ISO 9000, lo que facilitó a los trabajadores y a la empresa que fuera certificada con esa norma, que era una exigencia del mercado internacional en ese momento, así como de la PSA que era la dueña de la marca. Hoy por hoy vamos a tener otra reunión con la empresa para continuar con el tema de los cursos con la JUNAE.

En esta etapa tratamos de poner en conocimiento de todo a los interesados y a la Cámara de Senadores, en particular a esta Comisión, para poder continuar trabajando, que es lo que nosotros queremos.

Pensamos que hay que estar atento a esta situación, dado que la industria automotriz, por sus características, es muy redituable para el país y para todos los que participan en ella. Por eso hacemos esta solicitud y dejamos en conocimiento de los señores Senadores la situación actual.

Vamos a dejar a la Comisión una copia del acta y de lo que nosotros enviamos en conjunto con la empresa.

SEÑOR ARCIA.- El rescate de la industria automotriz como medio productivo lo potenciamos, por supuesto, a partir de lo económico, pero también queremos hablar de lo que refiere a la parte social de la industria.

El país ha venido perdiendo referentes muy importantes. Los que tenemos cincuenta años pudimos vivirlo desde la Escuela Pública, el liceo y el boliche con un gallego que ponía las normas. Cuando uno era joven y estaba al lado de gente veterana que imponía las normas, se creaba una microsociedad donde aprendían unos de otros. Eso se ha perdido, al igual que el cuadro de fútbol del barrio y muchos otros referentes que pueden parecer tomados de una especie de caricatura por lo simples, pero justamente busco lo simple porque creo que es de donde podemos rescatar lo más importante, lo del hombre común.

La industria, en general, tiene la característica de juntar distintas edades con un fin único, que es el producto. Hay personas de 18 años que están trabajando con otras de 55 ó 58 años. Eso es un fortalecimiento social; es la transmisión de un conocimiento que en muchos lugares del mundo se ha ido perdiendo. Algunos técnicos franceses con quienes hemos tenido la oportunidad de trabajar durante todos estos años nos han dicho que el conocimiento artesanal que existe en Uruguay, en Francia se perdió en la

década del 60. Los uruguayos vivimos perdiendo ese tipo de referentes y no nos damos cuenta de lo importante que es, tanto desde el punto de vista del conocimiento, como de lo económico, ya que, obviamente, sabemos hacer algo de lo que otras sociedades se han olvidado.

Queremos destacar la importancia de esa parte de la industria, que es un lugar donde el día del hombre está organizado con una hora de comienzo y una hora de finalización, lo que condiciona otras tareas del ser social.

Desde el punto de vista humano, no podemos seguir apostando a empleos como el de una persona que se para en la puerta de un supermercado con un perro para realizar la vigilancia del lugar. Me parece que en lo humano estamos perdiendo mucho.

Esta empresa, en particular -cuando digo empresa me refiero a la fuerza del empresario y a la fuerza productiva de los que trabajamos; mi concepto de empresa es la de una comunidad fuerte- ha ido a más. Desde el punto de vista de la calidad, ha logrado un estándar similar al francés. Hemos tenido auditorías externas sobre el producto constantemente y siempre calificamos desde la perspectiva de la organización del trabajo. Hemos calificado porque dentro de la empresa se han ido modificando los sistema laborales. Se comenzó con un sistema taylorista común, con un jefe o capataz, pasando a dejar espacios donde el hombre que sabe es el que decide cómo organizar el trabajo. Eso se hizo en acuerdo con el empresario, porque él comprendió que si quería que la industria funcionara y nosotros la hacíamos funcionar, estaba todo bien.

Se trata de una empresa que estaba en un momento de logros y hay cosas que, quizá, no han dependido de ella. Lo que venimos a presentar es un pantallazo de lo que nosotros vivimos de cerca.

Me he preguntado qué se le puede decir a un Senador de la República que ya no sepa; de pronto, lo que tiene más lejos de su visión es lo que tiene que ver con esos nichos de trabajo del taller, de la fábrica. Por tanto debemos trasmitirle ese tipo de experiencias. Digo esto porque, tal vez, en algún momento tengamos que pensar en un Uruguay de acá a 30 ó 40 años, no ya en un país de servicios, en donde hemos venido perdiendo calidad de vida, no sólo desde el punto de vista humano, sino también del "Hombre" con mayúscula.

En lo personal debo agradecer a esta Comisión por habernos recibido, así como también reiterar lo que ha sido la posición del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en estas tratativas, pues estuvo a la altura de lo que se estaba presentando. En ese sentido, cabe aclarar que lo que se planteó allí no fue un conflicto tradicional entre el empresario y los trabajadores, sino un problema del cual había que ocuparse. En este caso, los trabajadores nos ocupamos porque vimos a un empresario que, por su lado, también se estaba ocupando. Al respecto, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social respondió con la altura que consideramos debía hacerlo.

SEÑORA ARISMENDI.- Simplemente por el hecho circunstancial de que integramos la Comisión Permanente que actuó durante el receso parlamentario sabemos que hubo una Comisión Especial de la misma que estuvo siguiendo el tema y que, al término del plazo de funcionamiento, aquélla resolvió enviar las versiones taquigráficas a las Comisiones de Industria del Parlamento. Por lo tanto, quizá podamos solicitarlas para nuestra labor.

En esa oportunidad se hicieron algunas reuniones de esa Comisión Especial, tanto con trabajadores de Oferol, como con representantes del PIT -CNT, de la industria automotriz y los propios empresarios. Con esto quiero indicar que hubo un seguimiento del tema y existe -porque se trabajó- documentación que se derivó a las Comisiones regulares del Senado, que quizás se podría solicitar fuera enviada a la de Asuntos Laborales y Seguridad Social.

Asimismo, deseo formular una pregunta sobre un tema que no me quedó claro, porque la situación no estaba tan definida como hoy. Desde el punto de vista laboral, tengo entendido que cuando los trabajadores optaron por su pase de Oferol a la nueva empresa, lo hicieron con todos los derechos de esta última y no con los que habían adquirido en la citada en primer término. Por otro lado tenemos los despidos.

Entonces, quisiera saber cuál es la situación desde el punto de vista estricto de la relación laboral. Digo esto porque, desde la perspectiva del desarrollo de una línea de producción, creo tener bastante claro que existen posibilidades -como ustedes señalaban- de continuar con los blindajes que hoy se hacen. Como nos explicaban, Brasil, por ejemplo, produce el auto y paga aparte el blindaje. En cambio, nuestro país, por un problema de tamaño, podría dedicarse a producir un automóvil ya blindado -abaratando de esa manera costos- y a aplicar una especialidad que, a los que tienen un gran volumen de producción, no les interesa, o representa un costo agregado. Desde el punto de vista laboral, insisto, quisiera saber cuál es la situación de los trabajadores de la ex Oferol.

SEÑOR CHAVEZ.- En un principio, cuando la empresa Oferol decide cambiar de nombre para llamarse Vinder S.A., todos los trabajadores que aceptaban seguir en ella quedaban con los derechos ya generados. Eso quedó claro y se firmó aceptándose la misma antigüedad y salarios, así como también iguales beneficios. Ese es el principio básico del tema. Hoy por hoy, al estar todos despedidos, si mañana nos reintegráramos a trabajar, tendríamos el carácter de nuevos empleados.

Con respecto al tema del blindaje, debo decir que fue una de las consultas que hicimos en las distintas conversaciones que mantuvimos. Cuando preguntamos si la empresa iba a cerrar, nos dijeron que había proyectos y que no cerraría. Los proyectos concretos consistían en la producción de la camioneta Lada "Niva" 4 x 4 y la continuación del blindaje de la camioneta Ssang Yong. Asimismo, llegó al país, desde los Estados Unidos, una camioneta Ford modelo Ranger que también se blindó, estándose a la espera de que se manifestara conformidad respecto a esa unidad.

Es verdad lo que dice la señora Senadora en el sentido de que, por ejemplo, en Brasil -que tiene un mercado enorme- todos los autos que se producen y que cualquier particular desea blindar, terminan en una determinada empresa -de las cuales no hay muchas- que cobra un alto costo por un trabajo que en nuestro país costaría bastante menos. Al respecto, y si se me permite, cedería el uso de la palabra al compañero Arcia, que está más en el tema, para que nos ilustre mejor.

SEÑOR ARCIA.- En Brasil, blindar una unidad que al comprarla vale U$S 25.000, cuesta otros U$S 25.000, lo cual es realmente caro. Se trata de un trabajo sumamente artesanal. Allí está el valor agregado de Uruguay, es decir, en la parte artesanal.

Otro de los proyectos consiste en que como nosotros podemos presentar un blindaje en el Uruguay, quizá a alguna armadora internacional le interese hacer una gama de unidades caras que, de pronto, pudieran armarse en un futuro en el país en la versión de blindados.

En principio, el empresario quiere demostrar que blindamos, y que lo hacemos bien. En ello está la parte funcional del blindaje, pero cabe aclarar que también hay una parte estética que el usuario de autos blindados quiere seguir manteniendo: el aspecto de auto nuevo. Las unidades blindadas en Brasil tienen defectos importantes de terminación; inclusive, el coche visto de afuera revela que es una unidad blindada, cosa que el usuario no quiere.

En cuanto al tema de la condición laboral -que no sé si quedó claro- debo agregar que no existe una empresa, porque Oferol cierra.

SEÑORA ARISMENDI.- O sea que hablamos de desocupados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tendríamos que conocer la opinión de los empresarios para ver si hay posibilidades de que abra o no la empresa. No sé si ese tema compete a esta Comisión o a la de Industria y Energía, pero quería trasmitir a nuestros invitados cuál es el sentir de toda la Comisión.

Nosotros, generalmente, consultamos a las delegaciones que asisten a esta Comisión para ver de qué forma podemos ayudar a solucionar los problemas que nos plantean. Entonces, la pregunta que quiere hacer la Presidencia es ¿qué estiman que puede llevar a cabo esta Comisión por ustedes?

SEÑOR CHAVEZ.- Antes de contestar al señor Presidente, queríamos decir que el día 12 de febrero concurrimos a una Comisión del Senado, mientras que la patronal hizo lo propio el día 20 de febrero, según consta en la versión taquigráfica correspondiente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Precisamente, son las versiones taquigráficas a las que hacía referencia la señora Senadora Arismendi.

SEÑOR CHAVEZ.- Con respecto a la pregunta del señor Presidente, quería decir que se pueden hacer muchas cosas, aunque no puedo señalar con exactitud cuáles son. Sí me gustaría recalcar que aunque la gente dice que saca el pasaporte y se va, aunque nosotros tengamos esa oportunidad, no la queremos. Nuestra intención es continuar trabajando acá, porque acá hemos vivido y queremos seguir haciéndolo hasta llegar a viejos, si la vida nos lo permite.

SEÑOR ARCIA.- Aclaro a la Secretaría que los números de distribuido de las versiones taquigráficas correspondientes a la Comisión de Industria y Energía son 1996/2003, del día 12 de febrero de 2003, y 2002/2003. Por otra parte, el distribuido de la versión taquigráfica de la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Representantes es el Nº 1638/2003. Asimismo, hacemos entrega de una copia del acta que se firmó en el Ministerio, así como de la propuesta que hicimos a la empresa para presentar a la Junta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Solicito a Secretaría que se agreguen al acta de esta sesión esos antecedentes para que la Comisión los tenga en cuenta cuando analice este tema.

La Presidencia agradece la presencia de esta delegación y le comunica que esta Comisión queda a las órdenes para cualquier otra consulta que quieran realizar.

(Se retira de Sala la delegación de trabajadores del UNTMRA)

Comisión de Industria y Energía – Distribuido N° 1996/2003

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 40 minutos)

La Comisión de Industria y Energía tiene mucho gusto en recibir a una delegación del sindicato de Oferol S.A., de la industria metalúrgica, de modo de poder analizar la situación en que se encuentra esta empresa y las fuentes de trabajo de la misma.

SEÑOR BIANCHI.- Agradecemos mucho que nos hayan recibido. Cabe destacar que con varios de los señores Senadores aquí presentes hemos trabajado juntos en muchos proyectos importantes para el país.

En el día de ayer firmamos un acuerdo en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, con relación a la situación de los trabajadores de Oferol S.A. Por este motivo, hoy venimos a informar de ello y a expresarles nuestra preocupación por la situación del conjunto de la industria automotriz, no solamente de esta Empresa.

Varias veces hemos hablado de Oferol S.A. con orgullo, ya sea en este ámbito, como en la Cámara de Representantes o en algún Ministerio, ya que en esta empresa logramos producir un auto de calidad similar a la francesa o española. El pasaje mediante el cual la empresa se convirtió en Oferol S.A. tuvo toda una historia y fue una conquista del país el hecho de que Citröen invirtiese y viniese, siendo esto mérito del entonces señor Presidente de la República y nuestro también. Nosotros tuvimos una reunión con los representantes de Citröen y en determinado momento nos dijeron que si éramos capaces de construir un ambiente de trabajo de calidad, ellos lo agradecerían mucho. El primer congreso de trabajadores de Oferol S.A. resolvió, como objetivo sindical, construir un auto de excelente calidad, a tiempo y en precio; los cursos sobre la ISO 9000 se hicieron por parte de la Escuela Gerardo Cuesta, de la UNTMRA. Al decir de los franceses, logramos un hecho bastante insólito -a pesar de que los franceses por lo general no hacen elogios a los demás- pues se obtuvieron de los mejores fines de serie del mundo, al lograr que el auto saliera directamente de la línea al camión. Cabe decir que eso no se consigue ni en Francia, pues compañeros nuestros han ido a ese país, originariamente a aprender y terminaron dirigiendo líneas de producción porque tienen una versatilidad bastante grande.

Hoy se están negociando otros proyectos realmente muy difíciles. En diciembre hicimos un acuerdo en el sentido de pasar a otra empresa llamada VINDER S.A., con la misma antigüedad e iguales derechos que teníamos. Sin embargo el 9 de enero se nos comunica el despido de absolutamente todo el personal.

Tratamos de comprender y sabemos que no somos dueños de la verdad. Además, no trabajamos en la oposición, sino que lo hacemos en función de propuestas, porque queremos construir un mundo mejor y un futuro productivo para el país. Sabemos que es muy difícil y que no sabemos ni somos dueños de la verdad. Entonces, tratamos de respetar y de aprender de todo el mundo sin excepción, color ni posición social. Cuando estamos de acuerdo, así lo manifestamos, así como también cuando sucede lo contrario.

Comprendemos la inquietud del señor Soler. No tenemos nada en su contra, pero sí nos parece que hizo una quijotada en la actual situación del país al invertir en la industria. Hemos tenido acuerdos, pero también desacuerdos muy fuertes. Asimismo, hemos debido admitir errores nuestros; a él le cuesta más reconocer los suyos. No obstante ello, hemos establecido una relación mutuamente respetuosa. Para él era importante pagarnos y que nadie dijera que Jorge Soler le debía algo a alguien. Por supuesto que es correcto moverse así; yo trato de hacerlo. Sin embargo le expresamos que invirtiera ese dinero en el nuevo emprendimiento y que nosotros no necesitábamos cobrar el despido. No se trataba solamente del trauma provocado por el despido, sino también de no cerrar. Precisamente, el señor Secretario General de la UNTMRA manifestó en algún momento en "El Observador" que esto había sido un sabotaje.

Actualmente, en el tema de la instalación de industrias y de la realización de inversiones la ventaja es tener el conocimiento, el establecer relaciones de producción de calidad -que no tiene nada que ver con las normas ISO, que están bien, pero son la "foto", no la "película"- el vender la capacidad del saber hacer y poder insertarse en el mercado internacional por la seriedad y la responsabilidad. Hay una construcción social que lleva mucho tiempo y que no se puede desperdiciar.

Uruguay no es un fabricante integral de autos, pero su gente -empre-sarios y trabajadores- tiene la capacidad de saber hacerlos bien. Ese es un valor inestimable. Japón no tiene acero ni petróleo, por ejemplo, pero produce buenos autos, así como también una cantidad de buenas otras cosas.

Para la UNTMRA es vital que en el país se construya una nueva cultura de trabajo y también una nueva cultura ciudadana, que parte del quehacer de todos los días al pie del cañón, de la máquina, defendiendo la profesionalidad como un derecho, un orgullo, un deber y una función ciudadana. Si no construimos una nueva cultura, no saldremos adelante, dicho esto independientemente de quien gobierne, porque no hay un "papá" que pueda salvarnos a cada uno. Perdonen que siempre caiga en estos desvaríos, pero es lo que más nos preocupa porque somos parte de un gremio y hemos visto cerrar fábricas de todos los colores.

¿Qué nos preocupa hoy? Ahora firmamos un acuerdo -del que dejaremos copia- que costó mucho; se daría prioridad en el nuevo emprendimiento al hecho de que la empresa está gestionando el montaje de LADA, la NIVA. Esta es una marca que anda por Montevideo pero va a ser mucho mejor, va a estar motorizada a diesel 1.900, con quinta, etcétera, y va a estar mejor armada. Precisamente en diciembre recibimos elogios del señor Soler y de la Dirección de la empresa porque los trabajadores le habían hecho ahorrar U$S 500.000 inventando dispositivos que, de otra manera, habría que haberlos comprado en Rusia. El auto que venía como modelo tenía defectos y una de las discusiones que hubo en esos días fue que nos negamos a hacer un auto con defectos. Nosotros no íbamos a hacer un auto igual, no lo íbamos a copiar, sino que lo haríamos bien, y se hizo un auto bien. Este va a tener mejor pintura, va a ser más lindo, ya cuenta con un interior mejor. Yo hago bromas porque creo que hay que cambiarle los faroles, pero ¿yo quién soy? Sin embargo, creo que lo voy a conseguir.

(Hilaridad)

Ese es un proyecto pero hay otro que tiene que ver con Ford y con Ssang Yong -una fábrica coreana- para el trabajo de blindaje, ya que nosotros, al decir de Ford, lo sabemos hacer muy bien.

La fábrica ha invertido porque tiene una Dirección dinámica y hemos discutido mucho, inclusive hemos dicho cosas pesadas, pero se trata de emprendimientos que se están llevando a cabo. Me refiero, por ejemplo, al tema de las UPA; también hay cosas que estamos haciendo y que los señores Senadores tal vez desconozcan, como construcción de empresas u otras cosas raras de las que quizá un sindicato no debería ocuparse, es decir, organización, difusión, participación en la organización del trabajo en la empresa y en la formación profesional de los trabajadores, inversión o asociación con capitales extranjeros. Siempre pensamos que si en el tema de las UPA contáramos con alguien como el señor Pedro Darracq o el contador Pérez quienes, al parecer, son los responsables de la nueva empresa, iríamos "en coche" porque de ellos aprendemos muchísimo. Es más; les hemos robado muchas ideas y se lo hemos dicho. En una ocasión estaban discutiendo un proceso de integración con Brasil y nosotros aprovechamos todas esas ideas para aplicarlas en el tema de las UPA, lo que por supuesto reconocimos.

A medida que estos proyectos -me refiero al de los blindajes y al de los LADA- se vayan concretando se daría prioridad a los trabajadores de Oferol S.A. que pasarían a recibir cursos de calificación en la JUNAE, aunque habría que implementarlos porque no existen. El blindaje tiene mucho de secreto industrial y tampoco estamos de acuerdo con que se divulgue así como así, pero podríamos tomar cursos acerca de aspectos accesorios al blindaje. Luego, nos reuniríamos una vez por mes para verificar la marcha de los proyectos.

Por su parte, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en esta negociación cumplió una función para nosotros muy positiva y queremos destacarlo porque cuando tenemos que hacer críticas, las hacemos y cuando debemos decir que ha sido positivo, también.

Entre otras cosas, en esa iniciativa se establece una última cláusula en el sentido de que el Ministerio va a ser vigilante en el cumplimiento de esto, lo que no es muy usual. En definitiva, la Cartera estaría atenta a la aplicación de esta iniciativa, lo cual es muy difícil y, al mismo tiempo, de acuerdo con lo establecido existe el compromiso de no incurrir en discriminación sindical. Obviamente, esto último es importante tenerlo en cuenta, ya que el sindicato ha sido gestor de los avances del sector; de todos modos, siempre hay que estar atento a estos temas porque, como sabemos, a veces existe una tentación de ser competitivo a la baja, es decir, se entiende que ser competitivo es simplemente bajar los costos. No hay que olvidar que es preciso invertir para ganar, sobre todo en la calidad del personal, porque las buenas relaciones laborales representan una ganancia para la empresa. De acuerdo con los cálculos que han hecho nuestros compañeros alemanes, en toda la industria automotriz se calcula que la incidencia del salario en el precio de un auto es igual al costo del paragolpe delantero; en nuestro país podríamos decir que al costo del paragolpe delantero habría que agregarle el de los tornillos, debido a que aquí se trabaja de forma más artesanal. Entonces, resulta evidente que el salario no es decisivo en estos asuntos. Sabemos que muchas veces también se pretende explicar ciertas

acciones en virtud de la flexibilización laboral y, en ese sentido, debemos decir que estamos de acuerdo con que esos principios se apliquen en muchos aspectos de las relaciones laborales. Pero esa flexibilización tiene que estar estrechamente vinculada con la relación productiva y no tratar de normalizar hacia abajo. No hay que olvidar que una fábrica es una obra de cultura, de conocimiento y no es sólo un lugar donde se dan martillazos. El conocimiento está en el libro, en las ciencias básicas, en las ciencias aplicadas y también en la vida. La construcción del conocimiento es compromiso, creación y, en definitiva, es vida. Cuando la gente se encuentra para discutir sobre temas laborales, es posible que se manifiesten criterios diferentes, pero eso no implica que se pelee; por el contrario, discutiendo se llega al acuerdo, porque existe un objetivo común. En nuestro caso, por ejemplo, es preciso que el auto salga bien hecho, porque si no es así nos quedamos sin trabajo todos, tanto el empresario que pierde de ganar como el obrero que pierde su puesto de trabajo. Entonces, el problema de la competitividad es de todos y si bien, reitero, puede haber diversas tentaciones en esta materia, podemos decir que hemos reiniciado una nueva etapa, aunque con mucha incertidumbre por nuestra parte. Nuestra propuesta, concretamente, era que se nos enviara a todos al seguro de paro y que se nos permitiera ayudar en lo que tiene que ver con las limitantes que existen en cuanto a la definición de producto, de mercado y el tema del crédito. Precisamente, con respecto al crédito hoy escuché las palabras del señor Senador Astori en la radio El Espectador y coincido con él en cuanto a que se trata de un tema fundamental. Nuestro sindicato es amigo de los metalúrgicos de Brasil, que es el país en el que vendemos los autos. Asimismo, existe amistad entre el señor Presidente de Brasil y la UNTMRA. Sabemos que para Brasil y para el MERCOSUR objetivamente el desarrollo de procesos de complementación productiva es muy importante. Indudablemente, no se trata de temas fáciles y no sólo en lo que respecta a las relaciones entre empresarios y gobierno, sino también en lo que respecta a los trabajadores y el sindicato.

Si yo trabajo, no trabaja el compañero de Brasil. No son temas simples de resolver, pero se pueden negociar, porque por encima de todo está el interés común. Junto con los empresarios tenemos una visión muy crítica de cómo ha participado el país en toda la negociación del MERCOSUR relativa a la industria automotriz. Es una discrepancia que tenemos con el señor Presidente de la República desde que era Presidente de esta Comisión. La industria automotriz ha sido la locomotora de las economías brasileña y argentina, por lo que pensamos que si "metemos un palo en la rueda" después no podemos protestar si nos dicen que hacemos "dumping" en tal o cual cosa. Pero resulta que aunque no "metimos el palo en la rueda" en los temas fundamentales, se hacían "los otarios" y no veían lo que veía todo el estadio. Empezamos a "meter el palo en la rueda" dos, tres y cuatro veces en este asunto y, francamente, era insustentable defender la posición uruguaya al respecto. Personalmente, me tocó participar en el subgrupo siete del MERCOSUR y muchas veces tuve que poner la cara por cosas con las que no estaba de acuerdo. No sé si el PIT- CNT estaba de acuerdo con esa postura, pero yo me muevo por determinados valores. Recuerdo que en una discusión que se suscitó sobre el área siderúrgica, defendí a rajatabla la posición del Gobierno uruguayo, porque no hacerlo significaba que la mitad del país quedaba sin trabajo. Se trataba de una discusión en torno a la admisión temporaria, que era muy difícil de llevar adelante para cualquiera y yo no soy economista ni tengo formación en muchos aspectos. Esta posición sobre la industria automotriz era de las más indefendibles, porque si queremos que haya industria en el Uruguay, tiene que haberla en el MERCOSUR y no podemos privilegiar la industria extra zona. Esa es nuestra visión. Si tomamos esa postura, no hay posibilidad de acuerdo y después no podemos quejarnos si nos tratan de "enano llorón".

En todo caso, si queremos discutir el problema de la limitación tecnológica de la industria en la región, analicemos la inversión en ciencia y tecnología y hablemos de cómo tener una industria real, pero no sólo en la industria automotriz. Discutamos sobre bienes de capital y desarrollo tecnológico, pero en serio. Hagámoslo como ya lo había empezado a hacer Brasil durante el gobierno de Fernando Henrique Cardoso y decidamos cómo vamos a hacer con el foro de competitividad de las cadenas productivas. En este tema de la industria automotriz, tenemos nuestras reservas y temores frente a la situación de los federados y de NORDEX -con los que tenemos más problemas- pero a pesar de ello defendemos su existencia y elogiamos la actitud del señor Ernesto Soler de invertir una buena cantidad de millones de dólares para ampliar la fábrica, porque pensamos que dicha actitud merece ser destacada por encima de las discrepancias, porque allí se están creando posibilidades de trabajo y se está apostando al trabajo. El país debe salir a negociar su parte, también en esta industria. Uruguay es el único país que se está oponiendo al desarrollo de los foros de competitividad tripartitos del MERCOSUR. El mismo está siendo apoyado por Paraguay, Argentina y Brasil mientras que, reitero, nuestro país es el único que no lo hace; reitero que esta actitud no tiene explicación. Como integrantes del PIT- CNT tenemos acuerdos y desacuerdos con las actitudes que se toman.

Tenemos un periódico que circula públicamente y allí aparecen nuestros acuerdos, nuestros desacuerdos y nuestras posturas. El movimiento sindical es un movimiento vivo, donde hay mucha gente que piensa de diferente manera. Lo cierto es que nosotros discutimos todo con la gente, ya sea en asambleas o en congresos. No es lo que opina uno u otro, sino el colectivo, aunque también hay diferencias.

El PIT-CNT siempre ha sido responsable en el comportamiento internacional y en todo el funcionamiento del MERCOSUR. Es más; quizás muchas veces fue de los que más se puso la celeste. Respecto de esas negociaciones, yo a menudo utilizaba el ejemplo de la selección de Núñez, que no sabía dónde estaba parada. Era triste ver que mientras los otros venían con la verde-amarelha, nosotros no sabíamos dónde teníamos los zapatos, la camiseta, el pantalón, ni quién iba a jugar de puntero o de golero. Esto puede parecer exagerado, pero es horrible estar en una situación así, cuando uno ve que entra mal parado a la cancha, porque se está discutiendo el trabajo de uno. Pensamos -y lo hemos hablado- que hay que promover el desarrollo de la industria automotriz. Esta recibía una serie importante de ayudas de la sociedad. Creemos que las ha ido retribuyendo con trabajo, divisas, aunque quizás esa retribución sea inferior a lo que dan otros países. No sé mucho de economía, pero estoy seguro que la industria japonesa, la norteamericana y ni qué hablar de la europea -de la que no tengo dudas- directa o indirectamente reciben muchísima más protección que la moneda u otras cuestiones que recibe nuestra industria.

Hemos hablado con el señor Vicepresidente de la República -quien nos atendió muy bien- con relación al tema de LADA y la negociación con los capitales de Rusia.

En resumen, necesitaríamos apoyo, junto con la empresa, para ir resolviendo esos temas del trabajo. Asimismo, para bien de la empresa, de nosotros y del país, este proceso de transición debería desarrollarse en base a propender el respeto de la gente en su profesionalidad y en sus haberes. Aclaro que en todo este período jamás hicimos un planteo contra la empresa, aunque sí tuvimos diferencias con la dirección de la misma. Esto no quiere decir que pensemos, como los japoneses, que somos una gran familia ni nada por el estilo. No somos una gran familia; somos actores sociales diferentes que coincidimos. Hay modelos de gestión que dicen que tenemos que ser una gran familia, pero entiendo que la individualidad es muy importante. Si uno hace una bolsa, lo que crea son relaciones de dependencia, no de cooperación, lo que le quita a uno capacidad de aportar, porque la persona siempre

tiene que estar bien. Digo esto, porque hay un modelo muy en boga en este país, en nuestra industria, que tiene sus valores, pero presenta un defecto grande y es que le quita la función de sujeto al trabajador y a su sindicato. Pero si el sindicato no asume sus responsabilidades, allá él; cada uno es grande y sabe lo que hace. Eso no es algo que se decreta, sino que es algo que se construye, donde cada actor social debe dar de sí, porque a nadie le gusta que lo tomen por tonto.

Pensamos que esta experiencia de Oferol S.A. ha sido muy valiosa, por el hecho de que hubo actores sociales diferentes. Prusiano el señor Soler y nosotros, quizás, con ideas originarias de otra parte de Alemania -se lo decíamos siempre- por los compañeros de una metalúrgica con sede en Berlín, de quienes somos grandes amigos.

Coincidimos en que construimos algo valioso para el país y pretendemos que se mantenga esa forma de trabajo conjunto, sin discriminaciones de ningún tipo.

Sé que los señores Senadores tienen mucho trabajo y pido disculpas por esta intervención tan larga, pero vamos a precisar ayuda y queríamos dejarlo planteado. Se cerró una etapa, pero no significa que esté todo resuelto; por el contrario, no hay nada resuelto, por ejemplo, en cuanto a los proyectos y al reintegro de los trabajadores. Por consiguiente, tanto la empresa como nosotros necesitamos ayuda.

SEÑOR CHÁVEZ.- Antes que nada, además de presentarme como trabajador de la ex empresa Oferol S.A. e integrante del sindicato, quisiera entregarles a los señores Senadores una copia del acta de la reunión celebrada en el Ministerio.

Por otro lado, agradezco nuevamente que nos hayan recibido, tal como ha ocurrido siempre que hemos golpeado las puertas del Parlamento. Por cierto, eso crea en los trabajadores una expectativa que, en este caso, tiene que ver con lo que se pueda concretar en el futuro luego de lo que se firmó; crea una expectativa, además, porque necesitamos creer en el poder político y porque, de alguna manera, estamos conformes con lo que logramos. Si solicitamos que se vigile el cumplimiento de lo que se firmó es porque, al mismo tiempo, queremos señalar que estamos a favor de la creación de puestos de trabajo y no de que se tenga que hacer filas para obtener el pasaporte, más allá de la edad que tengamos. Eso no lo queremos para nosotros ni para nuestras familias.

Confiamos en que se cumpla lo acordado, pero solicitamos la colaboración de los señores Senadores para que efectivamente ello ocurra así.

SEÑOR ARCIA.- Nunca me había planteado la posibilidad de conversar en este ámbito -aclaro que soy trabajador de Oferol S.A. y lo fui de Sevel en el área de calidad- pero de alguna manera quisiera complementar lo que ha manifestado mi compañero Bianchi.

Cuando se habla de la industria automotriz, se puede hacer referencia a un negocio, a un movimiento de capital, pero quisiera hacer hincapié en la importancia social que tiene ese lugar productivo, al igual que cualquier industria. En una sociedad de la que se nos han ido algunos referentes sociales tradicionales, en la que estamos atravesando una etapa de crisis, de cambio, los referentes que quedan muchas veces no nos ayudan a crecer. Un ámbito laboral organizado es básico para el desarrollo del ser humano como tal, como ser creativo, pensante, político y social.

Uno debe tener en cuenta que en ese lugar de trabajo, que es su industria, hay una organización en la que ese grupo de personas se mueve hacia un objetivo en común, y donde hay gente de distintos niveles etarios, con diferentes sabidurías y donde se construye y traslada el conocimiento que nos viene desde nuestros padres y abuelos. Entonces, creo que no es poca cosa mantener e inclusive invertir en ese tipo de espacio laboral, puesto que constituye una microsociedad donde un Estado organizado puede hacer mucho en favor del ser humano. Por ejemplo, se me ocurre que haya becarios de UTU trabajando en industrias, trabajos sobre organización laboral o de procesos, o que un hombre de 55 años esté trabajando al lado de un joven de 20. Eso permite vitalizar una sociedad que hoy por hoy está bastante desmembrada.

Por lo tanto, más allá del tema económico que involucra a la industria, hay un aspecto que quizás muchas veces no tenemos en cuenta. Quienes trabajamos en la industria durante muchos años la consideramos parte de nuestra vida, de nuestra casa. Además, aquel que aprieta un tornillo se siente fabricante de autos. Eso es importante para muchísimas cosas y no solamente para la parte económica.

En ese sentido, desde que comienza a funcionar Oferol S.A. ha habido cambios importantes de parte del empresario y de los trabajadores, los cuales nos llevaron a pensar que si uníamos esfuerzos podíamos lograr cosas.

En particular, la industria automotriz trae tecnología y la visión de empresarios que están en niveles muy superiores a los nuestros. Debe quedar claro que nuestra forma de hacer autos en el Uruguay hay que tenerla en cuenta. Los industriales del mundo lo hacen, porque una empresa chica como la que puede haber en nuestro país es importante para distintos emprendimientos de esas macroindustrias. Cuando se lanzan modelos nuevos al mercado son rápidamente puestos a funcionar en el Uruguay y no así en otras empresas grandes, que son gigantescas. Las pequeñas series de automóviles pueden producirse en nuestro país, mientras que es mucho más difícil hacerlo en industrias más importantes.

En consecuencia, creo que la industria automotriz uruguaya es como para tener en cuenta. Entonces, se trata del negocio automotriz y del "negocio" social: apelar a tener espacios de trabajo para rehacer esos lugares de referencia que se han perdido. Basta pensar que se ha perdido el viejo boliche de la esquina, lugar donde se juntaba el médico del barrio, el viejo y el joven, donde se aprendía a "bandidear", donde el gallego ponía las normas. Eso lo vemos en la calle. Por lo tanto, los lugares organizados de trabajo, como es el de la industria, deben tenerse muy presente, repito, no solamente desde el punto de vista económico.

Agradezco el tiempo que me han concedido. Nada más y muchas gracias.

SEÑOR BIANCHI.- Aquí hay todo un tema de productos; las marcas importantes se han ido y puede ser que Oferol S.A. salga adelante.

Soy representante del Comité del Premio Nacional de Calidad por el PIT-CNT y me tocó votar menciones y premios días antes de otorgarse. Una mención especial fue para SOMIL -que fabrica asientos para la industria automotriz- que había asegurado la calidad. Yo sabía que todos los compañeros estaban en el Seguro de Paro, pero me pareció ser un aguafiestas porque nosotros

hablábamos mucho del trabajo con compañeros del Comité de Base, y la mención se la merecía. Nunca había escuchado que existiera una protesta por la calidad de los asientos, y yo voté a favor. Ahora bien; cuando se van a otorgar las menciones en el Edificio Libertad, SOMIL no estaba presente. Este hecho me causó una tristeza "de la gran flauta". Salí mal del Edificio Libertad, pues era un premio que se lo había ganado en buena ley, porque estaba muy golpeado por la crisis.

Creo que detrás de la industria automotriz hay mucha cosa y el país debería encontrar la forma de negociar la venida de inversores y marcas. Este es un gran tema para dialogar por encima de cualquier bandera política. Vuelvo a decir que todo esto está muy lejos de lo que era nuestra aspiración y el llegar a un acuerdo nos costó mucho. Quiero decir que nosotros vamos a seguir trabajando para encontrar una solución. Nosotros vamos a cobrar el respeto. Seguramente se podrá conseguir una determinada financiación de organismos de desarrollo económico y social, entre otras cosas. Pienso que esta es una cadena nacional, que hay mucha gente, unos cuantos miles de puestos de trabajo directo que están en juego. Obviamente, no es lo mismo un país que produce autos, que otro que no los produce. Nosotros podemos vender vino, leche, carne, queso, pero lo hacemos como un país con un desarrollo relativo y con poca presencia. Y vuelvo a decir que lo que hoy vale es el conocimiento y el saber hacer. Es otra tarjeta de presentación del país.

SEÑOR CHAVEZ.- Quiero dar un dato relacionado con la industria automotriz. En el año 1994, este sector fue el mayor exportador en millones de dólares de productos no tradicionales. Y, aunque no tenemos la cifra, creemos que en el año 2002 nos ubicamos en el mismo sentido, ya que se exportaron alrededor de 4.000 coches.

SEÑOR COURIEL.- En primer lugar pido disculpas porque llegué tarde.

De la parte que oí, quiero decir que cuando uno recibe información, a veces aprende. Aprender es siempre sano y los intercambios son positivos.

No alcancé a entender en qué situación están, pero voy a resumir lo que comprendí para que ustedes corroboren si es efectivamente así.

Ustedes tenían un acuerdo con Oferol S.A. para pasar a la empresa VINDER S.A., donde el 9 de enero les dijeron que no. Entonces, la primera pregunta que les hacemos es: ¿quién era VINDER S.A. y qué pasó que el 9 de enero les dijeron que no?

En segundo término estoy entendiendo que hay estudios, proyectos de inversión vinculados a Lada y a Ford, que tiene que ver con esta acta del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Lo cierto es que grados de adelanto mayores, no escuché que hubiera, y quisiera saber si los hay.

SEÑOR BIANCHI.- Estamos todos despedidos y la verdad es que ha sido un trago muy amargo. No era nuestra propuesta; nuestra propuesta era ir al Seguro de Paro y trabajar para que los proyectos saliesen a luz.

¿Quién es VINDER S.A.? VINDER S.A. son los mismos posibles inversores de hoy, que dicen no constituir una empresa; me refiero a los señores que figuran en el acta. Al parecer, VINDER S.A. nació sin crédito y murió.

Nosotros tenemos nuestras explicaciones económicas, políticas y sicológicas del asunto, pero creo que no es conveniente hurgar. Yo creo que la empresa nos conoce, sabe cómo nos paramos y qué queremos decir cuando estamos de una manera o de otra, y nosotros también conocemos a la empresa.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Se reanuda la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR DE BOISMENU.- Entonces, por lo que dice el señor Bianchi, Citröen y Renault ya no están más, entonces, al acabarse todo eso, no existe más Oferol S.A.; todo lo hacen en otro lado. En cambio, LADA sí viene para acá, pero arreglado, con motorizados diesel, y lo central ahora es el armado de ese kit ruso de automóviles LADA, mejorados, un poco más lindos, más usables, algunos de ellos blindados. ¿Es así?

SEÑOR BIANCHI.- No, los blindados son de la marca Ford y Ssang Yong, una marca coreana que utilizaba motores Mercedes Benz. Pero son de altísimo precio, es para un mercado muy reducido. Estamos hablando de autos de más de U$S 60.000. Y en el caso de los blindados, por ejemplo, un auto que en Brasil vale U$S 25.000, su versión blindada se vende a U$S 50.000. Reitero, es para un mercado muy reducido, pero que existe.

El problema es que Citröen tiene fábricas en Argentina y en Brasil, y no le va bien. A su vez, Uruguay dejó de ser atractivo para las grandes marcas. Quiero señalar -porque esto quedó mal explicado en la intervención anterior- que el señor Ministro Abreu hizo todo lo posible por "meternos de nuevo en la Troya".

El señor Ministro siempre tuvo un comportamiento muy directo, muy bueno, con la UNTMRA y creo que siempre hizo todo lo posible por "meternos en la Troya", pero ya habíamos negociado. Precisamente, ya se había producido la reunión de Ushuaia.

No me gustaría hablar de este tema partidizando, porque no es una buena discusión cuando un Ministro es de tal sector y, otro, de un partido diferente. La cosa viene por ahí; si es así, la discusión se ensucia y no le sirve a nadie hablar así. Lo cierto es que hubo un Ministro que no sabía nada de la industria automotriz, pero que después aprendió -y esto se lo dije en la cara, él sabe quién es- ya que comprendió el tema y, al final de su mandato, hizo una serie de cosas muy importantes. Sin embargo, hubo otro Ministro que dijo "vos no firmás". Entonces, en nombre del PIT – CNT en una reunión del Subgrupo 7, con representantes de los gobiernos argentino y brasileño -no de los trabajadores y de los empresarios- me preguntaron qué pasaba, qué lío había en el Uruguay, ya que un Ministro firmaba una cosa y el otro la negaba. En esa oportunidad perdimos el tren y nunca se discutió sobre esto; capaz que nosotros no supimos plantear las cosas porque tendríamos que haber negociado con las marcas del mercado dentro del MERCOSUR, viendo cuánto iba para nosotros. Para eso íbamos a tener que dar el 35% y mantener discusiones con la gente que importa autos, así como también analizar si la DGI recibe más por los autos importados, que por los fabricados acá.

Nosotros habíamos propuesto una serie de cosas como, por ejemplo, ahorrar en el gasto público, comprando el modelo Xsara, que es un buen auto, confortable, con protección, difícil de robar, en lugar de autos marca Toyota o Mitsubishi; la idea no era hacer un negocio a Soler, sino, en todo caso, a nosotros. ¿Por qué siempre tenemos esa dependencia? Hay que pensar que eso también es industria automotriz. Una persona, con una secretaria, un fax y correo electrónico es también industria automotriz y ¿cuánto se lleva? El problema es a qué apostamos. Nosotros también podemos producir. De lo que no estamos a favor es de caer en el viejo proteccionismo, porque conocemos un montón de ladrones que se llevaron la plata del país a paladas y no aportaron un tornillo en tecnología. Recuerdo que en una oportunidad -y como un tonto- discutí con una persona de la empresa y le dije que el auto salía "mamado" -gracias al sindicato viajé y conocí varias fábricas automotrices japonesas, francesas y brasileñas- que iba para allá y para acá y tenía muchísimos defectos. A pesar de eso, no iban a tomar a nadie, sino que iban a echar personal. Yo le contesté: ¡qué van a tomar gente!, si hacen las cosas bien, acá sobran cien; si acá el auto se hace bien, sobran cien. Y pensé que si no se armaba bien el auto, se moría. El hombre estaba para otro negocio. ¡Estúpido de mí, que discutía sobre cómo producir autos, cuando el negocio era otro!

El momento lo dejamos pasar. Ahora habría que ver cómo discutimos porque la inversión en Nordex está hecha y no se vende, como pasa con todo.

Don Jorge Soler dice que se ha sentido decepcionado con el país, y lo comprendo.

Se trata de una inversión; pensábamos que íbamos a trabajar en tres turnos, pero nunca llegamos a hacerlo en más de uno. La fábrica pensaba llegar a los 12.000 autos, pero nunca superó los 5.000.

Hoy se puede reabrir; va a haber trabajo. Es más, se va a reabrir, porque quienes están trabajando lo están haciendo bien y hay posibilidades reales en ese sentido. El problema es cómo se reabre. Nosotros pensamos que quizás no retomen a todos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando usted dice que se puede reabrir, se está refiriendo a estos proyectos de Ford y de Lada, pero no a Citröen ¿no es así?

SEÑOR BIANCHI.- Efectivamente, señor Senador. Los representantes de Citröen ya dijeron que no, aunque se hicieron varias gestiones en Francia y hemos recibido muchos elogios, porque aquí la producción se hacía mejor que en todos lados. En estos temas relativos a la calidad, se puede hacer todo bien y aun así morir en la orilla, porque esto depende del entorno y de las políticas nacionales, que deben existir. Nosotros hicimos todo bien y los franceses se fueron elogiándonos y expresándonos que nunca habían visto un fin de serie como el nuestro. También conquistamos ese ambiente de trabajo que se nos reclamaba. Abdala nos dijo, en una ocasión, que debíamos tratar de construir ese ambiente de trabajo. Bueno, lo construimos, pero igual morimos. Y esto es terrible: duele mucho.

SEÑOR ASTORI.- Quería hacer un par de preguntas muy específicas. La primera de ellas es en qué situación está Nordex ahora, y la segunda tiene que ver con que el año pasado el Uruguay suscribió un acuerdo automotor con México. Si no recuerdo mal, eso supone la exportación de 4.000 unidades al mercado mexicano en 2005, al mismo tiempo que también supone que el mercado uruguayo recibirá unidades de aquel país. Concretamente, la pregunta es si en este marco cabe alguna posibilidad de asegurar algún proyecto productivo.

En definitiva, las interrogantes tienen que ver con Nordex y con el acuerdo con México.

SEÑOR BIANCHI.- El acuerdo con México significó una conmoción. A nuestro compañero de Paso Carrasco venían todos los vecinos a pedirle un formulario para ingresar en la fábrica. Él les decía que no sabía si no nos iban a despedir a nosotros y todo el barrio pensaba que era malo, que quería trabajar él solo.

No tenemos coches para vender a México. Lada está pensado para ser comercializado en toda América Latina, pero hoy no tenemos modelo. Entonces, se firmó algo que significó un logro, pero no tenemos qué vender.

SEÑOR ASTORI.- ¿Pero a corto plazo hay alguna posibilidad de conectar algún proyecto?

SEÑOR BIANCHI.- En ese momento nosotros planteamos la posibilidad de Citröen, pero eso no anduvo porque esta empresa tiene una fábrica nueva en Río de Janeiro que está subutilizada.

Por otro lado, Nordex está muy mal y ha ido despidiendo a todo el mundo.

SEÑOR ASTORI.- ¿Con qué marca estaba trabajando?

SEÑOR BIANCHI.- Estaba armando algo de Renault Twingo y algún camión, pero muy poco.

SEÑOR ASTORI.- Entonces, hoy no trabaja.

SEÑOR BIANCHI.- Creo que no, aunque en los últimos dos meses no hemos estado -no tenemos organización, ya que la perdimos estúpidamente, la regalamos; algunas veces ganan los demás y otras es uno el que pierde estúpidamente, como en este caso- sin embargo, tenemos un contacto permanente con los compañeros.

Lo de México está en veremos; el acuerdo existe pero no tenemos qué vender. Pensábamos que quizás a través del señor Ernesto Soler, que es representante de Nissan -que, a su vez, está unida a Renault- podría cuajar -ojalá lo quiera Dios o los dioses del Olimpo- alguna oportunidad que nos permita contar con un modelo y la rehabilitación necesaria para trabajar. Pero no estoy seguro de ello, porque hace unos meses que no hablo con él. Independientemente de que no tenemos organización, siempre hemos mantenido un diálogo fluido con los directivos de Nordex.

Hay temas que tendrán que ser resueltos por los empresarios. No sabemos a qué escala, pero estamos seguros de que se va a reabrir lo que era Oferol, aunque aún no se ha definido con qué nombre ni con quién estará asociado. Por eso este acuerdo era un tanto atípico, porque se establecía entre personas que querían formar una empresa y trabajadores que querían pertenecer a ella. Había razones subjetivas y también objetivas que dificultaban lograr un acuerdo. De todos modos, algo se va a seguir haciendo, ya

sea a pequeña o gran escala, porque se están realizando gestiones y en Brasil hay gente de lo que era Oferol que está celebrando acuerdos; incluso, poniendo autos a prueba. Por tanto, la negociación continúa. Lo de Nordex es más difícil.

El gran tema tiene que ver con las marcas y el crédito, entre otros aspectos. Hace unos días en el diario "El Observador" se decía que la OMC nos había dado permiso por dos años. En realidad, ¡las normas de la OMC las viola hasta mi tía Ruperta! En el Subgrupo Siete y en otros lugares se nos considera como los grandes violadores de toda la reglamentación habida y por haber en el mundo. No me pareció feliz la publicación de "El Observador" -no tengo nada a favor ni en contra de ella, incluso, la leo y allí me informo de muchas cosas-, porque prácticamente decía que nos quedan dos años de vida. Además, no hay que perder de vista, por ejemplo, que los autos Marutti llegan a Uruguay a U$S 1.000 y que algunas motos están hechas por trabajadores que perciben un salario de U$S 15 mensuales. Entonces, tienen la materia prima y la producción subsidiadas y la exportación está financiada. ¿A qué precio llegan? Quien los venda a U$S 2.000, ganaría por lo menos un 70%. Es como el caso de algunos zapatos que ingresan al país a menos de un dólar y se venden en varios. ¿No hay límite de ganancia? ¿La OMC no vio eso? Se tiene todo, como dumping social, etcétera, y a pesar de eso se cometen muchas violaciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Seguramente, esta Comisión tendrá que invitar a los empresarios para saber cuál es la situación de la empresa. De esta charla nos han quedado grandes interrogantes sobre el pasado, presente y futuro de la empresa. Naturalmente, comenzamos a escuchar las inquietudes del sindicato sobre su fuente de trabajo, lo cual nos parece muy lógico.

Por supuesto que vamos a estar en comunicación para seguir analizando este tema más en detalle.

SEÑOR BIANCHI.- Me parece muy buena la idea de convocar al sector empresarial, ya que podrá indicar a los señores Senadores qué tipo de ayuda necesita. Independientemente de nuestras diferencias, hay problemas que para el país es importante que sean resueltos y que el Estado puede dar su apoyo, dicho esto sin un carácter paternalista.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de los delegados del sindicato de Oferol S.A.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 15 y 50 minutos)

Comisión de Industria y Energía – Distribuido N° 2002/2003

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 5 minutos)

La Comisión de Industria y Energía del Senado tiene mucho gusto en recibir a los Directivos de Oferol S.A., concretamente, al señor Jorge Soler. En realidad, lo hemos convocado debido a que estamos muy preocupados por lo que en su oportunidad nos ha planteado la delegación de trabajadores acerca del cierre de la empresa. Por lo tanto, nuestra intención es la de conversar con los Directivos a los efectos de analizar de qué forma podemos ayudar a evitar esa situación.

SEÑOR SOLER.- Lo que quiero aclarar, señor Presidente, es muy sencillo.

La empresa Oferol S.A. fue creada en el año l995 con una composición accionaria determinada, de la cual una parte, el 20%, pertenece a PSA (Francia). Por contrato, nosotros, Oferol S.A., no podemos hacer ningún auto que sea competitivo de PSA. En razón de eso, como los estatutos están vigentes y fueron reformados al respecto, PSA no nos da un programa para el 2003, porque le tiene horror a la región. Cabe destacar que cuenta con inversiones en Brasil, Argentina y Chile. Al respecto, desde el año 1995 hasta ahora, para soslayar el permiso de PSA, la única solución que hemos tenido es la de formar una nueva firma que dispone del uso de los activos que se han mantenido e, incluso, mejorado. Además, debo decir que invertimos en la planta –desconozco si es mucho o poco- el equivalente a U$S 16:000.000, a lo que debemos agregar la compra que hice a SEVEL Uruguay S.A, la que demoró un año. Concretamente, trataba con el señor Gorini, que era el Gerente de la época y que había exportado a la República Argentina hasta el año 1993.

En el año 1994 no se exportó prácticamente nada en SEVEL, salvo alguna cosa que fue quedando. Y en 1995 comenzaron las conversaciones, que culminaron en 1996, no por culpa de nadie sino por las circunstancias. En el período en el que me hice cargo de la planta como administrador, es decir, desde 1996 hasta el 30 de diciembre de 2002, la misma fue orientada, en primer lugar, a la producción, y a exportar, en la medida de lo posible, vehículos Citroën. Es así que, como mínimo, en los seis años que van desde 1997 hasta 2002 se exportaron entre U$S 30:000.000 y U$S 40:000.000, dependiendo del año.

La Comisión Permanente puede estar tranquila. Antes que nada, quiero aclarar que se firmaron en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social todos los despidos, pagándose los mismos, cosa que es inusual. En lo personal, soy partidario de pagar los pasivos y no de presentar concordato o cosas raras, pero también es cierto que se cobró un peaje alto por parte del Estado uruguayo. Hay que tener en cuenta que actualmente hay cuatro proyectos en marcha, y pienso que para la República Oriental del Uruguay no es bueno pedirle permiso a nadie, y menos a una empresa privada como PSA. Sin embargo, por estatuto, tenemos obligación de pedir permiso. Al respecto, debo decir que desde hace dos años estoy tratando de que eso quede sin efecto, pero hasta ahora no he tenido éxito, a pesar de que sé algo de estos temas; si bien no conozco a las personas que están actuando hoy, sí tengo idea de quiénes son.

Ahora bien; no vamos a corregir la pérdida de confianza, porque eso debe hacerlo el país y no el empresario. Hemos sufrido la pérdida, diría que no sólo de confianza, sino también económica.

Voy a hacer una aclaración con todas las salvedades del caso, porque me pasó una cosa curiosa. No es la primera vez que vengo al Palacio Legislativo, sino que lo he hecho durante muchos años. Lo hice cuando el gobierno era blanco, concretamente cuando había ganado la UBD; después concurrí durante el gobierno de Pacheco Areco, posteriormente lo hice durante el gobierno militar –no me gustaba concurrir- y cuando estaba el Consejo de Gobierno. En aquel momento se prefirió –no se fue explícito, porque no se lo dijeron a nadie, ni a los empresarios ni a los empleados- el comercio informal frente a las grandes tiendas, de las cuales hay una

enfrente: Soler Hnos. S.A. No descarto que se haya cerrado por carencias humanas. No fui el encargado de cerrarla; no había capital humano, éramos muchos primos y poco seso, si bien eso es otra cosa.

Durante quince años vine al Palacio Legislativo, fui a la Dirección General Impositiva y a la Presidencia. ¿Saben cuál es la sensación que tuve en ese tiempo? Demostrar en las tres cuartas partes de la reunión que no éramos delincuentes, y en una cuarta parte explicar el motivo. Es muy fácil el tema. Siempre que se crea una diferencia -y la línea de construcción de los padrones llega a la vereda y no más allá- y los señores que vendían mercadería desde el punto de vista informal no estaban gravados por ningún concepto, pero uno por una línea mágica estaba gravado por Contribución Inmobiliaria, Banco de Previsión Social, y además nos visitaba la Dirección General Impositiva, entre otros, es claro que la gente se iba a aburrir. Eso me pasó a mí. Yo acompañaba –no era el protagonista- a mi hermano o a mis primos en ese entonces. Tengo la sensación de que ahora estamos en un período similar, es decir, como no nos creen, se embiste contra la industria automotriz, contra Oferol S.A. o quien sea. Me parece bien que cada uno embista contra quien quiera, pero el fondo del tema, es decir que el Uruguay sea más pobre, ¿lo estamos resolviendo? No. ¿Le estamos dando alguna esperanza? No. ¿Estamos haciendo algo para que la gente esté un "poquitito" mejor? No.

Reitero que cuando estuve enfrente hasta el año 1978, vine muchas veces al Palacio Legislativo; después lo hice por otras razones.

Yo tuve que pagar el endeudamiento; era muy difícil pagarlo. En los años ’80 el contador Xavier estaba en la Dirección de Rentas, y en ese entonces me llamaba por teléfono y me decía: ¿Va a pagar o no? En aquel momento parecíamos muy ricos o muy pobres; éramos muy ricos en pesos y muy pobres en dólares.

Y el decía "vamos a pagar"; entonces, le pagamos al Banco de Previsión Social porque no era una empresa, a la DGI, porque no era una empresa, y nos quedamos con las deudas en dólares. Esto me costó 16 años de mi vida. Yo le pregunto a los señores Senadores, ¿alguien está dispuesto a dar 16 años de su vida para pagar el endeudamiento en el Banco Central del Uruguay? Saben que no; el mundo moderno, el mundo de la globalización tiene una ética completamente distinta. Entonces, me parece que estamos mal enfocados como país. Miren que yo estoy a una para salir y voy a ver crecer el pastito de abajo; desnudo llegué y desnudo me iré. En el cementerio no hay caja de ahorro. Lo digo para los que tienen algo que ver con la realidad nacional. Lo que estoy contando es una experiencia de vida y no un hecho puntual.

Ahora, si me pregunta por qué vine, porque fui citado por la Comisión de Industria y Energía a las 14 horas, y ahí estaba. Por ejemplo, ahí enfrente tienen a la empresa "Soler Hnos. S. A." cerrada; hace diez años que está cerrada. ¿Y qué se ganó? Nadie lo dijo claramente; pero los informales son siempre informales. Y una línea divisoria no es la que se siguió: o se le cobra a todo el mundo o no se le cobra a nadie.

Yo pasé por todas las etapas: Cámara de Comercio, DGI, Intendencia y BPS, porque todos se sacaron el lazo de arriba, nadie tenía nada que ver. Yo les estoy diciendo las cosas como son. Pero, ¿qué se ganó? No sé; me parece que se ganó nada o muy poco.

(Ingresan a la Sala los señores Pérez y Darracq.)

SEÑOR PRESIDENTE.- Pedimos disculpas por ya haber comenzado la sesión.

Puede continuar el señor Soler .

SEÑOR SOLER.- Voy a terminar, porque no quiero ser protagonista; en realidad el protagonista no soy yo sino ustedes.

Que mi experiencia de vida cuenta, cuenta. ¿Saben una cosa? Yo no quiero ser más desposeído. A mí me robó la República Oriental del Uruguay, me robó el Banco Central del Uruguay. Me robaron todos los que quisieron robarme. A mí no, a "Oferol". Todo el mundo quiere tener utilidades y ponerse la medallita. Eso es más viejo que el tabaco; no se precisa ser Jorge Soler para darse cuenta. Yo no soy mujer, pero no tengo el pecho izquierdo perforado por la medallita. Yo no quiero medallita; a mí no me importa tenerla o no. Es un además de ¿qué hago con la medallita si la mina está en Italia? ¿Qué hago con la foto? Nada. Si fuera más joven, podría hacer algo, pero a la edad que tengo sólo puedo ver crecer el pastito de abajo.

Yo he visto muchas cosas que se han muerto porque los empresarios no están debidamente instruidos. Pero como país hay una parte que no la debemos matar, que es la expectativa, la esperanza. La esperanza –los señores Senadores son uruguayos y yo también- es lo que menos se advierte en este país.

Digo esto, porque Brasil está muy mal y tiene a Lula, que me parece bien que lo hayan elegido. Por su parte, no sabemos qué hará Uruguay y tampoco Argentina, que tiene elecciones este año, ni Paraguay, ni Bolivia, ni Perú, ni Colombia ni Venezuela.

SEÑOR HERRERA.- Quiero formular algunas preguntas para ver si entendí bien lo que ha planteado el señor Jorge Soler en la primera parte de su exposición.

Oferol S.A. nace con un acuerdo de exclusividad –dicho esto entre comillas- para producir la línea de modelos que contaran con la autorización de PSA. Es decir que no podía fabricar líneas competitivas con lo que PSA hubiera acordado con Oferol S.A. Esto es así. En la medida en que PSA no toma una decisión favorable en el sentido de producir nuevos modelos para el año 2003, Oferol S.A. no tiene autonomía para resolver por sí si va a producir otra línea de modelos. Esta es una primera pregunta.

SEÑOR SOLER.- No es exactamente así o, por lo menos, no lo es en parte.

Oferol SA se creó cuando PSA no estaba instalada en la República Argentina ni en la República Federativa de Brasil. Sí lo estaba en la República de Chile desde hacía muchos años. Este es un primer punto. Al principio, como todas las cosas tienen que ser exuberantes, concluimos que nosotros no podíamos tener un solo modelo. Esta es la verdad; no nos vamos a mentir entre nosotros que no pensábamos en hacer varios modelos que fueran exigentes desde el punto de vista competitivo. Aquí es donde considero que está el meollo del tema.

En 1998, PSA compra una parte de SEVEL Argentina, que no estaba en el menú original. No debemos olvidar que nuestra planta fue inaugurada por el doctor Sanguinetti y por el Presidente de Francia, señor Chirac, en su única visita al Uruguay. Ahora bien; en

el año 1995, cuando se comenzó a hablar de todo este tema que parecía una locura mía, en el sentido de contar con inversiones francesas, aún no estaba instalada PSA en otro país que no fuese Chile, con una planta que no tenía –ni tiene- cataforesis, requisito esencial de cualquier producto automotriz. Esta es mi opinión. La única cataforesis medianamente aceptable era la de Sevel Uruguay S.A. razón por la cual me dirigí a comprarla porque, teóricamente, yo era el Presidente de Nordex. Reitero que estamos hablando del año 1995 y ha corrido mucha agua bajo el puente, porque siete años no es nada para una Legislatura, pero para los empresarios privados es mucho tiempo.

En aquel momento, la inversión se centraba en la República Oriental del Uruguay. El tema es que PSA era propietaria de dos marcas –Peugeot y Citroën- también estaba yo y una parte no tan industrial, como la de Güelfi, que son los representantes de Peugeot. Entonces, se decidió fabricar Citroën.

SEÑOR HERRERA.- Concretamente, Oferol no se hubiera enfrentado a esta situación de cierre si PSA hubiera autorizado la producción de algún modelo para los años 2003 y 2004. Me pareció entender que PSA tenía que autorizar la producción y definir un proyecto para hacerlo junto con Oferol. Asimismo, en virtud del contrato que existe entre ambas firmas, Oferol no puede fabricar otra línea de modelos competitiva. Por lo tanto, si no hay un modelo para producir ni se puede fabricar otro, la fábrica necesariamente debe cerrar sus puertas. Me parece que eso lo comprendemos todos.

SEÑOR SOLER.- Quisiera dejar bien claro que en 1995 no estaba PSA en la República Argentina ni en la República Federativa de Brasil. Por consiguiente, el contexto es diferente y no podemos buscar un paralelismo con esa fecha. Posteriormente, PSA resuelve –con buen criterio, a mi juicio- no depender de la República Oriental del Uruguay e ir a los mercados grandes. Eso no se lo puede prohibir nadie.

SEÑOR HERRERA.- Creo que, excepcionalmente, estamos teniendo una diferencia de interpretación. No estoy comparando hacia atrás, porque tengo muy presente todo ese proceso y si me fallara la memoria tengo alguna fotografía de cuando se inauguró la fábrica. En definitiva, esta es la situación a la que la empresa se ve enfrentada al día de hoy: no tiene un proyecto de inversión ni de producción de un nuevo modelo autorizado por PSA. A su vez, existe una prohibición contractual de fabricar modelos competitivos. Si esta interpretación es correcta, paso a la segunda pregunta.

En una parte de su exposición, el señor Soler mencionó que había cuatro proyectos en marcha. Quisiera saber si se refiere a cuatro proyectos posibles en la actualidad que podrían plasmarse en un futuro inmediato o si, en realidad, se trata de que con anterioridad se manejaron esos cuatro proyectos y hoy no. ¿Hay posibilidad de fabricar otros modelos en asociación con otras marcas, aunque según lo que se aclaró no será la sociedad Oferol?

SEÑOR SOLER.- En este momento hay cuatro proyectos que se están decidiendo a nivel del hemisferio Norte o, al menos, fuera del Uruguay. Uno de ellos tiene que ver con los blindados, pero PSA no quiere participar en la República Oriental del Uruguay, porque son caros. Asimismo, hay otro proyecto con los rusos.

SEÑOR HERRERA.- Me gustaría saber si existen otros proyectos que puedan tener viabilidad.

SEÑOR SOLER.- Hay un tercer proyecto que creo será muy difícil de conseguir, aunque vamos a intentarlo. No hay peor intento que el que no se hace. El proyecto estaría referido con la vinculación a una compañía de los Estados Unidos. Si ese proyecto se llevara a cabo, tendríamos la prueba de que realmente somos buenos. En cambio, en mi opinión, LADA fabrica vehículos antiguos con un gran lío de cables y demás que tienen más de treinta o cuarenta años. Son diseñados por la FIAT.

En cuanto al cuarto proyecto no puedo dar información aquí porque estaría cometiendo una infidencia. Puedo afirmar que los pasivos con los trabajadores se han cumplido y esto consta en las actas de los días 12 y 13 de febrero del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Aclaro que la información que tiene la Comisión es incorrecta y no voy a decir más nada porque soy esclavo de mis palabras y rey de mis silencios. Hay que pagar, como se dice. Tengo claro que lo que debo hacer es pagar, pero no sé cuándo los empleados cobrarán nuevamente sus salarios, almuerzos y demás. Ya no es mi problema y por eso están presentes los señores que me acompañan que serán quienes llevarán adelante los proyectos en el futuro.

SEÑOR HERRERA.- La delegación de trabajadores que visitó esta Comisión –y aclaro que no estuve presente en esa oportunidad- dejó constancia de su total satisfacción en materia de trato con la empresa, dijeron que habían cobrado sus haberes y que todo había sido absolutamente perfecto.

En ese aspecto, no hubo ningún cuestionamiento hacia la empresa. Tienen la aspiración de seguir trabajando, lo que es lógico.

SEÑOR SOLER.- Quieren trabajar y ganar sus dólares o sus pesos. Lo que quiere la gente es lo normal. Me he peleado hasta el cansancio para llevar adelante este proyecto que no es fácil. Esto es muy penoso, pero estoy dispuesto a hacerlo una sola vez, no dos.

Le voy a relatar a la Comisión un hecho que me parece muy importante, porque en definitiva los señores Senadores tienen la obligación de creerme o no. Como el cuento del pastor mentiroso; tanto fue el cántaro a la fuente que una vez se rompió. En el mes de agosto, había sobre mi cabeza U$S 21:000.000 ó U$S 22:000.000. ¿Por qué? Porque confié en Uruguay. En diciembre del 2001 cancelé las prefinanciaciones de exportación por prolijidad de balance. En enero 2002, cuando fuimos a los Bancos a buscar la prefinanciación, habían perdido la confianza en el Banco Central. Era pre lío. Después vino la circular del ex Ministro Bensión de que no había prefinanciación.

Soy colorado; porque voté todas las Legislaturas al Partido Colorado por tradición y porque mi padre y abuelos eran colorados. Mi abuelo, en principio, era blanco hasta que en la Revolución del 97 le mataron dos peoncitos que le cuidaban los caballos. A partir de ahí se hizo colorado. La tradición que recogí fue la de ser colorado. Además, tenía un primo que de nombre se llamaba Batlle.

Nos pueden quitar los dólares o lo que quieran, pero no nos quiten la esperanza. Eso es lo que le está, tristemente, pasando en la República Oriental del Uruguay, a todos mis conciudadanos.

No tengo ningún puesto público en el Banco de Previsión Social, tampoco una abuela jubilada o pensionista. Lo importante es que este país es para mis hijos que no tienen espíritu de riesgo porque eso no se hereda. Lo que quiero es un país en santa permanencia de lo que le corresponda.

SEÑOR PRESIDENTE.- En este momento nos desespera el hecho de que alguna empresa cierre. Nosotros queríamos hablar con ustedes sobre este tema. Ya teníamos conocimiento sobre el asunto porque cuando el sindicato nos visitó fue muy lógico e inteligente, habló con sentido constructivo diciendo esto mismo: que le habían pago pero que les preocupaba la situación porque no se generaban fuentes de empleo.

De los cuatro proyectos, se nos mencionaron, concretamente, dos. Uno de ellos, relativo a blindados y, el otro, referido a LADA, de la Unión Soviética. En todo caso, antes de que se publique la versión taquigráfica de lo expresado por don Jorge Soler, se la haremos llegar para que haga las correcciones de forma que considere necesarias de modo que quede registrado lo que realmente interesa y también para que no llegue a ser malinterpretado.

Nuestra preocupación tiene que ver con el hecho de que las empresas cierren. Obviamente, no queremos que cierren, sino que abran. En este sentido, nuestra actitud como integrantes de la Comisión de Industria y Energía es, ante todo, plantearnos si hay algo que podamos hacer. ¿Podemos ayudar en otros emprendimientos? ¿Qué es lo que se necesita? ¿Apoyo? En fin, el Parlamento está verdaderamente preocupado por el hecho de que al cerrarse las empresas, se están cerrando también –por decirlo así- muchas fuentes de trabajo; en algunos casos, esos cierres serán lógicos, tal como lo ha expresado don Jorge Soler, pues aquí estamos ante un tema de mercado, de desconfianza en la región, en un contexto donde no teníamos competencia de esta misma gente en Brasil y Argentina, y ahora sí la tenemos. Esto último quedó muy claro de las palabras expresadas por don Jorge Soler.

De cualquier modo, a lo que no nos resignamos –y esto está directamente ligado a lo que señalaba nuestro invitado- es a no tener esperanza o a cruzarnos de brazos, viendo como las cosas se nos van de las manos y las empresas se cierran. Por eso, reiteramos que lo que esta Comisión pretende es estar en contacto con ustedes en forma fluida y ver si podemos ayudar en algo. Confieso que, en lo personal, no sé si esa ayuda podrá venir del lado legislativo; quizás no deba tratarse de un proyecto de ley, sino de una gestión, por ejemplo, o de una conversación con algún Ministro. En definitiva, la situación nos desespera, y es por ello que invitamos hoy al señor Soler, para poder ver si hay algún rumbo hacia el que podamos empujar, por decirlo de algún modo.

SEÑOR SOLER.- Lamentablemente, no puedo decir en qué dirección se debe empujar. Lo único que puedo decir es que los proyectos nuevos estarán en manos del señor Darracq y del contador Alejandro Pérez. Por mi parte, quiero tomar una actitud más pasiva, lo que no quiere decir que no esté ocupándome de las cosas. Lo cierto es que realizar emprendimientos en el Uruguay, con calidad, etcétera, presenta sus dificultades. A su vez, no sabría qué pedir ahora, porque los préstamos, por ejemplo, hay que pagarlos, y los activos no se equilibran con los pasivos o tienen capital. Entonces, reitero que no sabría qué pedir a los señores Legisladores, y ni siquiera estoy seguro de que el tema pase por pedir.

Durante muchos años, fui discípulo –dicho esto en un sentido benévolo- del señor Ministro de Industria y Energía de la época, con quien siempre me llevé muy bien, pues nunca le pedí nada que no fuera lo normal. Lo que ocurre es que la actividad automotriz encubre muchas otras actividades. Ese es el tema esencial. Si se exporta por U$S 40:000.000 o U$S 50:000.000, el señor Ministro Atchugarry dice que es un disparate hacer la devolución de impuestos. Pero la verdad es que desde que el mundo es mundo, el empresario trabaja para ganar algún "mango" y, si no, no trabaja. A propósito de esto, voy a hacer una cuenta muy sencilla. En mi caso personal, renuncié a la herencia de mi padre y de mi madre -salvo las acciones de SOLER Hermanos- a favor de mis hermanas, que eran cuatro.

Yo no estoy arrepentido, pero de pronto alguien que se fijara solamente en los pesos y en los dólares sí lo estaría.

SEÑOR DARRACQ.- Quisiera decir que el lema que nos ha llevado a estar hoy acá, vivos en el 2003, es haber podido pagar todos los compromisos y que no estamos aún vencidos. Mi segundo apellido es Soler -soy su sobrino- tengo 42 años y durante todo ese tiempo he vivido gracias al automóvil, de modo que espero morir en este negocio. Entonces, vamos a seguir haciendo el máximo esfuerzo para poder llevar a cabo todos los proyectos que el señor Soler enumeró. En este momento muchos de ellos tienen grandes posibilidades y algunos son de diseño realmente complejo. Lo cierto es que ya nos están escuchando de diferentes lugares y en algunos casos hemos pasado a fases de proyecto, mientras que en otros entramos en fases de acción.

Personalmente tengo plena confianza en que el tema no va a quedar por acá; de lo contrario sería destruir un capital que costó mucho y que permitió llegar a tener una industria que fabrica productos como el Citroën Xara cuyo destino final es Brasil. El hecho de que en el propio "show room" brasileño estén los productos franceses y los nuestros, y ni el cliente ni el que los vende distinga la diferencia, significa que nosotros con astucia y no con dinero logramos tener el mismo nivel tecnológico de Francia con inversiones realmente importantes. Eso lo puede ver y comprobar todo el mundo. En consecuencia ese capital no lo vamos a "tirar a la basura". Nosotros tenemos que hacer tres cosas a la vez. En primer lugar generar el producto, porque al cambiar el mercado y la región, el esquema anterior de fabricar un producto determinado se acabó. Ahora comenzamos con un concepto totalmente diferente, ya que somos nosotros mismos los que debemos gestar el producto. Sin embargo, ese producto debe ser vendido en los mismos mercados en los que las multinacionales invierten miles de millones de dólares que nosotros no tenemos. Por otro lado, lo que tenemos es cerebro y tiempo. Pues bien, esos dos condimentos hay que mezclarlos hasta llegar al producto.

En el caso de los blindados, pienso que llegamos a un producto que los demás aún no alcanzaron. Y bien, lo estamos ofreciendo. Se trata de técnicas complejas y en algunos casos no tenemos los antecedentes ni el dinero para hacer los estudios de los ensayos, por lo que a una empresa normalmente le insume seis meses, a nosotros nos significa diez o doce.

En definitiva no nos podemos desesperar y tenemos que seguir haciendo los esfuerzos en forma permanente hasta llegar al objetivo. A veces hay cosas que uno no explica. Por ejemplo, desarrollar el producto y la parte industrial, comercial y logística para que todo eso ocurra, cuando somos pocos el tiempo no alcanza y el entorno se pone nervioso.

Como ya dije, de mi parte espero morir viviendo de este negocio.

Vamos a llegar.

SEÑOR PÉREZ.- Además de suscribir lo que estaba diciendo el señor Darracq, quería revalorar una cosa. Nosotros tenemos un espíritu y un convencimiento de que vamos a lograr el acierto con los proyectos.

El tema está en que realizar todas esas actividades que mencionábamos, lleva su tiempo y ese tiempo es difícil de presupuestar -utilizo esta expresión debido a mi profesión de contador- porque pueden ser algunos meses o muchos meses. Cuando uno comunica al personal que tiene un proyecto concreto en el que está trabajando y que se están haciendo negociaciones, se imagina que comienza el mes que viene. Quienes vivimos en la planta recibimos continuamente llamadas, preguntas y visitas para consultarnos, pero no podemos trasmitirles eso a las personas porque se ponen mal; es mejor decirles que el plazo va a ser largo y que se preparen porque "van a tener un invierno largo". Nosotros tenemos que tratar de tener todas nuestras cosas en orden de manera de poder transitar ese período de la mejor forma posible.

Hay algo que tenemos muy claro y es que las cosas se hicieron tan bien que logramos formar un equipo humano totalmente tecnificado que no necesitaba un seguimiento ni coerción para funcionar bien, lo hacía porque tenía capacitación y porque la gente estaba motivada. Unas cuantas personas viajaron al exterior en repetidas oportunidades porque tuvimos la opción de hacerlas trabajar en empresas francesas durante mucho tiempo, de manera que generaran una apertura mental y una forma de trabajo que nos permitiera mejorar el producto y así poder competir.

Pienso que tenemos las condiciones dadas como para competir; el tema está en que las inclemencias del clima a nivel nacional y regional hacen que, muchas veces, a quienes están del otro lado, que no somos nosotros y tienen que concretar para hacer un proyecto, les tiemble el pulso y hagan nuevas preguntas. Hay que destacar algo muy importante: estos proyectos no surgieron ayer; hace tiempo que venimos negociando en torno a ellos y las personas, pese a todos los problemas nacionales y regionales, siguen interesadas. Tengo la expectativa -y pienso que la compartimos- de que el hecho de que podamos arrancar es cuestión de tiempo, pero no sabemos cuánto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Debo manifestar que nos deja bien impresionados la visita del Sindicato y de los empresarios. Sabemos que si estuvieron conformes con el material humano que trabajó en Oferol S.A. y si mañana puede darse alguno de estos proyectos, seguramente será el lugar donde se va a apelar. De manera que hay conformidad en cuanto a lo que hoy podamos decir a los trabajadores que vinieron aquí, que están realmente angustiados, al igual que nosotros por la situación del país cuando vemos que a veces se cae en estos pozos. Pero dicen que cuando se toca el fondo es para tomar impulso y poder salir a la superficie; vamos a suponer que es así, por lo menos tengamos la esperanza de que lo sea.

Agradecemos la presencia de nuestros invitados, les deseamos mucha suerte y descontamos que vamos a estar en contacto.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 15 y 58 minutos)

Comisión de Legislación del Trabajo – Distribuido N° 1638/2003

Cámara de Representantes

(Ingresa a Sala una delegación de trabajadores de la empresa Oferol y de la Unión Nacional de Trabajadores del Metal y Ramas Afines)

————La Comisión de Legislación del Trabajo da la bienvenida a los señores Orlando Chávez y Mario Armesto.

En más de una oportunidad hemos contado con la presencia de representantes de la UNTMRA y hemos seguido atentamente la evolución del proceso de la empresa Oferol. Sabemos que hubo novedades de último momento, por lo cual nos parece importante retomar el diálogo con ustedes para que nos informen cuál es la situación actual de este emprendimiento productivo.

SEÑOR CHÁVEZ.- Soy delegado del sindicato de trabajadores de la empresa Oferol e integrante del Consejo de la UNTMRA. Agradezco que esta Comisión nos haya recibido, al igual que en otras oportunidades.

En la empresa Oferol, por suerte, hemos mantenido un buen relacionamiento con la patronal. Ya veníamos previendo que algo iba a pasar porque habíamos sido informados del retiro del país de la empresa Citröen, de Francia; por lo menos, un tiempo sin trabajar íbamos a estar.

Salimos de licencia el día 13 de diciembre, y el día 23 fuimos convocados por la empresa, la cual informó a todos los trabajadores que iba a cambiar de firma, que se llamaría Binder Sociedad Anónima, en lugar de Oferol y quien no estuviera de acuerdo con pasar a dicha empresa se le abonaría la indemnización por despido. Como siempre hemos apostado al trabajo, casi el 100% dijo que "no" al despido y firmó para pasar a la nueva empresa, lo que ocurrió el día 27 de diciembre.

El día 9 de enero se realizó una reunión que se había fijado, en la que se nos comunicó que Oferol cesaba totalmente su actividad industrial, a su vez, que Binder había fracasado en el intento de formarse como empresa y que, por lo tanto, todos los trabajadores de la empresa Oferol estábamos despedidos a partir de esa fecha. Se puso a nuestra disposición con fecha y todo la indemnización por despido, que sería abonada en seis cuotas consecutivas, y el pase a seguro de paro.

Ante esta grave situación, concurrimos a diferentes lugares, y convocamos a la empresa al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. El mes pasado fuimos recibidos por la Comisión de Industria del Senado, a la que informamos de esta situación. Dicha Comisión parlamentaria citó a la empresa y esta concurrió. Por lo tanto, los señores Diputados pueden leer la versión taquigráfica de lo expresado.

El día 9, después de muchas citaciones y negativas de la empresa, logramos establecer un acuerdo -que, más bien, fue un acta- donde la empresa dice que hay un compromiso de tomar a los trabajadores de Oferol en la medida en que se reanuden las actividades. Este acuerdo se firmó el día 12 en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Los participantes no representaban a

ninguna empresa en ese momento porque Oferol ya no existía, pero había algunos proyectos de los que ya estábamos enterados. Por ejemplo, el modelo Niba de la marca Lada se va a armar con mecánica Citröen. Esta es una idea que tiene bastante tiempo y aparentemente va a salir. Además, antes de salir de licencia hacíamos el blindaje a la camioneta Saunyahun, que es koreana y tiene una mecánica Mercedes Benz, y se proyecta seguir haciéndolo. Asimismo, vino una camioneta Ford Ranger para que se blindara, y el trabajo sería evaluado por Ford a fin de continuar con el emprendimiento.

También existen un par de proyectos más, pero no los conocemos.

Nosotros queremos señalar la importancia de la industria automotriz en el país, la cual, si bien es relativamente nueva, cuenta con mano de obra calificada y en el año 1994 fue la mayor exportadora en millones de dólares en productos no tradicionales. Creemos que sucedió algo parecido en el año 2002 -aunque no tenemos mucha información al respecto- ya que la empresa estaba exportando alrededor de 4.000 coches por año, pero no sabemos el equivalente en cifras.

Ahora todos estamos en el seguro de paro y a la espera de que se apruebe el proyecto para reintegrarnos, porque nuestra idea es seguir trabajando; este ha sido siempre nuestro lema. Hemos manifestado a la empresa que el dinero de los despidos -que dos por tres nos estaban ofreciendo- lo inviertan en un proyecto para tener más trabajo. Nunca nos interesó el despido.

Esta situación se dio en un momento muy especial porque estábamos todos de licencia, y en el peor momento para los trabajadores de la empresa por la realidad del país.

Vamos a dejar a la Comisión una copia del convenio firmado ante el Ministerio, que incluye un proyecto con la Junta Nacional de Empleo para que se impartan cursos a los trabajadores de la industria automotriz. En el día de ayer hemos presentado esta propuesta a la empresa para saber lo que necesita para desarrollar estos cursos, pues en ese sentido hay una continua renovación en la industria automotriz.

SEÑOR ARMESTO.- Soy integrante del Comité de Base de Oferol y miembro de la Dirección de la UNTMRA. Quiero hacer algunas puntualizaciones con respecto a lo manifestado por el señor Chávez.

En esa fábrica se iba a trabajar; íbamos a tener trabajo. Hoy por hoy, y desde siempre, la planta para lo único que sirvió es para armar autos. Si bien es cierto que en estos proyectos no hay una empresa detrás sino empresarios, debemos reconocer que ellos están haciendo los máximos esfuerzos para que estos salgan adelante. Por ese motivo, decidimos no aceptar los despidos, pues entendíamos que era mejor hacer el esfuerzo, acogernos al seguro de paro, y luego de que estos proyectos avanzaran incorporarnos nuevamente al trabajo.

Con respecto a la Junta Nacional de Empleo, la empresa plantea la posibilidad de que se impartan cursos para capacitar la mano de obra especial de los trabajadores. En la industria automotriz se hacen blindajes y estos trabajadores ocupan puestos específicos, por lo que la mayoría de nosotros podríamos especializarnos. Si bien la Junta Nacional de Empleo brinda una cantidad de cursos, entendemos que es mejor que el colectivo de trabajadores esté orientado a lo que la industria va a precisar

Estos son los proyectos que vamos a presentar a la empresa y a la Junta Nacional de Empleo.

SEÑOR FALERO.- Ya que el señor Chávez mencionó que estuvieron en la Comisión de Industrias del Senado, quisiera saber qué día los recibieron allí para solicitar la versión taquigráfica de dicha sesión.

SEÑOR CHÁVEZ.- Concurrimos el 12 de febrero de este año.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece importante señalar dos o tres cosas.

En primer lugar, hay un recurso material muy importante que se debe preservar que es todo el establecimiento de OFEROL, pues es una planta industrial que se ha mantenido más allá de las vicisitudes y de los distintos cambios de firmas. Creo que desde el punto de vista operativo el establecimiento se ha mantenido de manera excelente.

En segundo término, ha sido reconocido por las distintas administraciones de ese emprendimiento, el alto grado técnico de sus trabajadores a tal punto que el ensamble de los automóviles que han pasado por allí fueron mejores o han estado a igual nivel -y a veces empardando- que los coches de origen. Por tanto, es un emprendimiento al que, en un momento tan crítico como el que se está viviendo en el país, deberíamos dar total apoyo. Descontamos que ese es el criterio de todos los miembros de esta Comisión.

Por otro lado, en un momento de eventual relanzamiento mercosuriano, también podríamos visualizar algunas expectativas ciertas para hacer algunos intercambios, pero básicamente me interesa destacar -porque no es algo demasiado frecuente- el hecho de que una delegación de un sindicato como el del UNTMRA una vez más nos dé señales de algo tan importante. No sólo vienen acá en medio de un conflicto, sino que ustedes nos están poniendo al tanto, haciendo un mantenimiento más que necesario para nosotros en cuanto a cómo vienen las cosas en una situación de crisis, cómo la han ido enfrentando. Además, nos comentan acerca de este acuerdo, que no hay empresas detrás de los proyectos sino personalidades de relieve, muy vinculadas a la industria, lo que nos da oportunidad de ir monitoreando el tema, y de brindar un apoyo dentro de nuestras posibilidades para que esos acuerdos tengan un final feliz

Por tanto, reitero mis felicitaciones al sindicato por manejar la situación de esa manera, en un momento muy complejo y difícil. Luego de que la Comisión analice las actas en donde figuran las declaraciones de los eventuales futuros empresarios, decidirá cómo seguir con este asunto, inclusive, con la Comisión de Industrias del Senado.

SEÑOR CHÁVEZ.- Nosotros vamos a seguir informando en todos los ámbitos donde hemos estado anteriormente para solicitar el apoyo que necesitamos -que ya lo damos por descontado-, a efectos de que se cumpla con los acuerdos firmados ante el Ministerio.

En nuestra empresa se da un caso muy especial ya que los empleados son los mismos desde hace muchos años y solo algunos tienen pocos años de experiencia; el de menor tiempo en la empresa hace cinco años que trabaja allí y otros llevan más de veinte. Todo esto dio lugar a la formación de un grupo humano muy importante para la empresa, que redunda en la calidad del trabajo.

Como ya lo ha dicho el señor Presidente - y también las delegaciones francesas que han estado en el país-, nuestro trabajo es de buena calidad, que de alguna forma se ha ido mejorando a tal punto que cuando teníamos producción salía de la punta de la línea del coche directamente a los camiones que se los llevaban a Brasil. Quiere decir que nunca se dijo que al auto le faltaba tal o cual cosa o que no estaba bien, sino que salía directamente y se embarcaba; esto es un ahorro muy importante para la empresa y es algo que hemos logrado los trabajadores conversando entre nosotros. Cuando realizábamos asambleas el entusiasmo era siempre el mismo: teníamos que conseguir la calidad porque sin calidad no podíamos competir. Esto lo hemos logrado todos; es un mérito de los trabajadores y así se ha beneficiado la empresa.

Una vez más agradecemos a la Comisión por habernos recibido y quiero decir al señor Presidente que la comparecencia de la empresa en la misma Comisión del Senado fue el día 20 de febrero.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación de trabajadores de la empresa Oferol.

(Se retira de Sala una delegación de trabajadores de Oferol)